L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73. NOUVELLE-ORLEANS, MERCREDI MATIN, 10 SEPTEMBRE 1884. 58ème Année.

Dufour, Dormet & Cie.,
Propriétaires-Editeurs.

Entered at the Post office at New Orleans, La, Second Class Matter.

NOUVELLE-ORLEANS
MERCREDI 10 SEPTEMBRE 1884.

PRIX DE L'ABONNEMENT.

ÉDITION QUOTIDIENNE.

Un an	$12 00
Six mois	6 00
Trois mois	3 00
Un mois	1 00

On s'abonne aussi, à la semaine, avec les per pour.

ÉDITION DU DIMANCHE.

Un an	$3 00

Renferme deux feuilletons.

ÉDITION HEBDOMADAIRE.

Un an	$3 00
Six mois	1 50
Quatre mois	1 00
Trois mois	75

Renferme deux feuilletons.

☞ Pour les petites annonces de Demandes, Ventes et Locations, etc., qui se soldent au prix réduit de 10 cts la ligne, voir la 2e page.

Le chemin de fer aux vaisseaux du capitaine Eads.

Ce sont aujourd'hui les ingénieurs qui gouvernent le monde; rien d'étonnant à cela, à une époque purement économique comme la nôtre, où tous les efforts de l'homme se concentrent dans la poursuite de deux buts : 1° produire le plus abondamment et au meilleur marché possible; 2° trouver aux produits les placements les plus nombreux, par les voies les plus rapides et aux prix les moins élevés.

Le premier problème a été résolu, à peu près autant que pouvait le souhaiter l'humanité, quelquefois même au-delà de ses désirs, puisqu'il arrive souvent à la production de dépasser la consommation.

C'est le second problème qui préoccupe le plus les esprits, à l'heure qu'il est. Il n'est pas de procédés, si extraordinaires qu'ils paraissent, de plans, si gigantesques qu'ils soient, que les ingénieurs n'inventent, qu'ils ne tracent sur le papier, qu'ils n'appliquent, souvent avec succès, pour découper, centupler les facilités et la rapidité des transports, diminuer prodigieusement, sinon anéantir complètement les distances. Ils sont parvenus à supprimer les montagnes, les perforant; maintenant, ils s'attaquent aux isthmes, qu'ils suppriment aussi, au moyen de canaux, et il n'en est peut-être plus un, en ce moment, dans les deux mondes, qui soit à l'abri de leurs monstrueux excavateurs.

Mais le plan le plus étrange, le plus extraordinaire, le plus gigantesque—nous dirions presque le plus extravagant, si le mot, qui a été prononcé, il y a deux ans, par les hommes les plus autorisés, n'avait pas été retiré depuis, c'est celui du chemin de fer aux vaisseaux, du capitaine Eads.

Grand ingénieur, s'étant illustré déjà par deux œuvres, dont l'une au moins suffirait à la gloire d'un homme, on conçoit que les lauriers de M. de Lesseps, sur le sol américain, "l'aient empêché de dormir." Sa noble ambition était surexcitée; il conçut et lança dans le monde qui l'accueillit d'abord avec incrédulité, l'idée de sa voie ferrée. Bien entendu qu'il s'agissait, une fois de plus, de supprimer un isthme et d'unir les deux océans—Atlantique et Pacifique—puisque c'est de ce côté que se dirigent maintenant tous les efforts du grand commerce maritime.

M. de Lesseps s'était emparé de l'isthme de Panama; le capitaine Eads jeta les yeux sur celui de Tehuantepec, et il est surtout qu'après avoir fait des études sur cinq ou six terrains différents, il ait précisément choisi celui qu'avait, il y a bien longtemps, désigné Fernand Cortès, après sa conquête du Mexique.

Nous avons sous les yeux un immense article du *Times*, de Londres, où, après avoir été détaillé à Washington, par le Congrès, le projet du célèbre ingénieur a été accueilli avec faveur. Nous n'avons ni assez de place, ni assez d'espace, pour en citer, d'abord, le reproduire ensuite, tout au long cet article. Tous les détails les plus minutieux du plan y sont exposés; rien n'a été oublié. La publication n'a qu'un seul défaut—c'est d'avoir été faite par un homme du métier, et de n'intéresser à des hommes du métier, comme lui.

On sait que le capitaine Eads a obtenu, en 1881, du Mexique, une concession pour une période de 99 ans. L'entreprise doit consister en un chemin de fer aux vaisseaux, accompagné d'un autre chemin de fer ordinaire, et d'une ligne télégraphique, le transport des navires et des marchandises à leur bord est exempt de droits, un million d'acres est accordé au concessionnaire, et la protection du gouvernement lui est assurée pendant dix ans, non seulement des travaux, mais encore de l'exploitation.

La route commence au point même indiqué par Cortez, à l'embouchure de la rivière Coatzacoalcos, dans le Golfe. Elle suit la rivière, dans l'intérieur, jusqu'à une distance de 25 milles. C'est à Minatitlan que le navire quitte le cours d'eau et pénètre dans les terres. L'un droit le plus élevé, entre les deux océans, est la plaine de Tarifa, qui est à 736 pieds au-dessus du niveau de la basse mer. Les rampes ne sont pas si fortes qu'on le croit généralement; pendant un tiers seulement du trajet, le navire, avec le ponton qui le porte, ne monte que de 52 pieds par mille; les deux autres tiers de route, la rampe n'est que de 26 pieds par mille. Des plaines de Tarifa, le navire traverse la passe Portillo, et de là, descend vers le Pacifique, par une suite de vallées, pour reprendre ensuite la mer à Bocca Barra ou à Sabina Cruz. Le terminus, sur la côte du Pacifique, n'est pas encore fixé.

Le navire est soulevé du fleuve sur le chemin de fer, par un gigantesque ponton, de 450 pieds de longueur, de 75 de largeur, et de 15 de profondeur; il se submerge et revient à flot, à volonté, suivant les procédés employés dans les fameux docks Victoria, de Londres. Le navire y est introduit; puis le ponton relevé, pénètre dans un bassin ou écluse qui le conduit directement à niveau, vers le chemin de fer, lequel se compose de 6 rails principaux et d'une infinité de traverses. L'énorme train roule sur 360 roues.

Ce qui rendait l'entreprise impossible aux yeux même de certains hommes spéciaux, c'était l'énormité du poids, sur lui on tel point donné, poids qui devait faire céder le terrain. Le calcul était faux, et la difficulté a été parfaitement étudiée par le capitaine Eads.

Toute l'habileté consistait à diviser ce poids, à le répartir également sur toute l'étendue de la voie, en longueur comme en largeur—de telle sorte, qu'aucun rail, aucune traverse, aucune roue, n'eût, sur aucun point, à supporter plus que sur tout le reste. Le poids ainsi divisé, diminue prodigieusement, et il arrive à surpasser de très peu celui qu'ont à supporter les chemins de fer ordinaires.

Le problème, paraît-il, a été résolu d'une façon merveilleusement habile, par le célèbre ingénieur; l'écrivain du *Times* le démontre avec beaucoup de clarté.

Un modèle complet du chemin de fer Eads a été construit à Londres, où il fonctionne, de façon à vaincre toutes les incrédulités.

Les conséquences d'une pareille entreprise sont immenses. Les isthmes de l'Amérique Centrale séparent cent millions de populations, entreprenantes, industrieuses, qui habitent les côtes du Nord de l'Atlantique, soit du côté de l'Europe, soit du côté de l'Amérique; de six cent millions d'autres qui peuplent l'Orient et les îles du Pacifique. Il est vrai que le Canal de Suez a déjà considérablement rapproché l'Angleterre de l'Inde et de la Chine; la distance a été réduite, de ce côté, de 6,500 milles.

Le chemin de fer Eads a des résultats bien plus importants; il réduit la distance de 8,250 milles. Il supprime l'obstacle insurmontable qu'opposaient ces isthmes à l'échange des produits naturels et manufacturés de quarante millions d'hommes peuplant la Vallée du Mississippi et les Etats riverains de l'Atlantique, avec nous ne savons combien de millions de leurs semblables, qui habitent les îles de la côte du Pacifique, et qui, sans cet obstacle, seraient leurs proches voisins.

Le Canal de Panama, beaucoup plus au midi, est appelé, plus spécialement aussi, à desservir les côtes occidentales de l'Amérique du Sud, et les archipels de l'hémisphère Austral.

Le chemin de fer Eads est destiné, au contraire, à relier les populations plus éclairées, plus énergiques, plus nombreuses, qui peuplent les côtes des deux océans, dans l'hémisphère septentrional.

Bientôt il ne faudra guère plus de temps au voyageur de commerce et à sa cargaison de marchandises, pour se rendre, d'un port de l'Europe occidentale ou de la côte américaine de l'Atlantique, au fond de l'Océanie, dans l'Australie ou le Japon, que pour faire la traversée par terre, de New York à San Francisco. La nouvelle voie de communication donne à notre grande vallée un débouché aussi facile, aussi large, dans le Pacifique, que celui des jetées Eads, dans le Golfe du Mexique. En fait, les deux œuvres n'en font qu'une, et la seconde n'est que le prolongement, l'achèvement de la première, par la même main et sous l'inflexion d'une même inspiration.

Nous ne comprenons pas que les Américains laissent aux capitaux anglais toute la gloire et la plus grande partie des profits d'une semblable entreprise.

Nous souhaitons la bienvenue à notre nouveau confrère, le *Réveil*, de St-Martinville.

Nous publierons, demain, jeudi, la suite de nos nouvelles de la Louisiane.

☞ La saison de la chasse commence, en Louisiane, le 1er octobre prochain.

Nous signalons aux chasseurs du chevreuil, de la dinde, de la caille, de la perdrix, de la bécasse, de la bécassine, etc., l'annonce de la pension privée que tient Mme F. Gonthier à Covington, sur la Bogue Falaya, paroisse St-Tammany, et qui restera ouverte, tout l'hiver, à leur intention.

On nous dit que le gibier sera fort abondant, cette année, dans la paroisse.

Le Courrier des Etats-Unis du 7 sep tembre :

Le Journal officiel du 22 août nous a apporté l'accusé de réception du premier envoi de 20,000 francs que nous avons fait le 2 août dernier à M. Jules Ferry, président du conseil et ministre des affaires étrangères, sur les fonds provenant de la souscription ouverte dans nos bureaux au profit des victimes du choléra en France.

Voici la note publiée à ce sujet par le *Journal officiel* ;

"Le *Courrier des Etats-Unis*, à New-York, a transmis, pour les familles des victimes de l'épidémie cholérique, une somme de 20,000 fr. comme premier versement d'une souscription ouverte dans ses bureaux, et à laquelle a particulièrement pris part la colonie française de New-York.

"M. le ministre de l'intérieur, à qui a été remis le produit de ces souscriptions, en a immédiatement accusé réception à M. le ministre des affaires étrangères, en le priant de transmettre aux souscripteurs ses remerciements pour leur généreux concours."

Nous n'avons pas besoin d'insister sur cette note qui prouvera à toutes les personnes qui ont bien voulu nous envoyer leurs souscriptions, que le gouvernement français a été particulièrement sensible aux secours donnés aux familles des victimes du choléra en France par leurs compatriotes résidant en Amérique.

Dans quelques jours, nous recevrons sans doute l'accusé de réception du second envoi de 20,000 francs que nous avons fait, le 16 août dernier, à M. Jules Ferry, président du conseil et ministre des affaires étrangères, pour les victimes du choléra dans le Midi de la France. Nous ne doutons pas que ce second versement, arrivé aujourd'hui à destination, n'ait été accueilli avec autant de reconnaissance que le premier.

La *République Française*, du 27 août :

Est-il besoin de dire que nous ne sommes ni émus ni surpris des sentiments démentis une à une par la réalité, qui paraissent avoir éprouvés quelques-uns des principaux organes de la presse anglaise, et notamment le *Times*, à la nouvelle de la destruction de l'arsenal de Fou Tcheou ? Peut-être, sans se l'avouer à eux-mêmes très-nettement, les journaux de Londres commencent-ils à se rendre un peu compte de la part de responsabilité qui pourrait bien peser sur eux dans cet événement. Il a été commode pendant de longs mois d'encourager ouvertement la résistance de la Chine; il a été facile de donner une approbation peu déguisée à toutes ses intrigues, à ses notes de trahison les plus manifestes.

Il était aisé de parler avec quelque semblant de gaieté, des moyens d'action nouveaux, et singulièrement redoutables de l'adversaire que nous allions imprudemment provoquer, et d'était une impertinence bien agréable à commenter que d'établir une sorte de parallèle entre les forces de la France et celles du puissant Empire du Milieu. Est-il étonnant que les grands enfants qui peuplent cet empire se soient laissé égarer par les subtilités dangereuses de cette politique, et les Chinois n'ont-ils pas pu, n'ont-ils pas dû croire que nous ne pousserions pas les choses jusqu'au bout?

N'ont-ils pas dû se tromper sur l'efficacité de l'effort qu'ils pourraient nous opposer? Inhabiles surtout à distinguer entre les puérilités démonstratives des journaux et les vrais sentiments des populations et de leurs gouvernements, n'ont-ils pas pu supposer qu'une intervention s'imposerait fatalement? Le bombardement de Fou-Tcheou est pour eux un dur rappel à la réalité. Ils savent aujourd'hui ce qu'il en coûte de nous braver, de se jouer de nous; ils peuvent également apprécier la valeur des conseils qui leur ont été donnés.

A lire les informations de Londres on serait tenté d'admettre que la presse anglaise, ou du moins une partie de cette presse, avait fini par se persuader à elle-même que nous demeurerions éternellement dans l'inaction. C'est avec une réelle satisfaction, c'est avec un profond sentiment d'étonnement et de douleur que ces journaux accueillent le récit de la destruction du célèbre arsenal. Comment! les Français se sont décidés à agir! leur ultimatum était sérieux! ce n'est point une simple promenade militaire que la flotte de l'amiral Courbet était venue opérer dans les eaux de la rivière Min! Et après avoir si souvent laissé entendre aux Chinois que leur force d'inertie suffirait pour mater nos prétentions il a fallu assister à l'écrasement de leur primitiale place de guerre!

Le départ pris de ces feuilles se conçoit, mais la forme sous laquelle il se trahit va au delà des limites du ridicule. C'est dans le *Times* qu'on peut lire que la dévastation de l'arsenal de Fou-Tcheou a été de notre part une sécurité inutile; c'est dans ce journal qu'on peut trouver que nous avons transgressé les usages de la guerre chez des peuples civilisés. Le guet-apens de Bac-Lé était pour les Chinois un fait d'armes glorieux; le bombardement de Fou Tcheou opéré après que nous avons épuisé tous les moyens de conciliation, que nous avons accordé, et non sans imprudence, tous les sursis possibles, que nous avons prouvé que nous étions prêts à nous contenter de la réparation la moins rigoureuse et la moins humiliante pour la Chine, ce bombardement est un acte coupable, et le *Times* n'hésite pas à blâmer solennellement la conduite de l'amiral Courbet.

Il nous serait vraiment trop commode d'établir comment sont peu sérieuses et combien sont vides de sens les déclamations du *Times*. S'il nous plaisait d'établir des comparaisons nous pourrions, sans remonter bien haut, montrer à l'origine de la Cité qui, depuis les affaires d'Egypte, dans les opérations sur le Nil, paraît être devenu bien sensible et verse facilement des larmes, quelle différence il y a entre la conduite de la France et celle qu'a suivie, dans des circonstances récentes, le peuple anglais. Mais les attaques du *Times* ne sont pas de celles qu'on se donne la peine de relever sinon pour attester que le brave amiral qui commande en ce moment les opérations dans les mers de Chine n'a fait que suivre et exécuter avec un talent auquel toute la France rend hommage les instructions qui lui ont été données.

Si le *Times* s'est sérieusement que le conflit qu'a soulevé la Chine cesse aussitôt, ce n'est pas à nous qu'il doit s'adresser.

L'aérostation militaire.

Nous lisons, dans le *Temps*, du 26 août :

Le ballon qui, le matin de la bataille de Fleurus, s'éleva au-dessus des lignes avancées de l'armée française, est resté légendaire; il a pris place parmi les souvenirs les plus populaires de la Révolution et l'on ne doit pas en être surpris. La France, en effet, était, à ce moment, menacée sur ses frontières; quel que fût l'enthousiasme de la nation, on mesurait bien toute l'étendue du péril. Aux jeunes soldats qui n'avaient pas encore vu le feu, ce ballon qui, dans l'air, narguait les balles autrichiennes, parut comme un auxiliaire nouveau, dont le seul aspect frappait les imaginations naïves.

Ce n'était pourtant qu'un simple ballon captif retenu par des cordes et traîné par quelques soldats. Carnot se proposait de faire perfectionner cette organisation rudimentaire; il en fut empêché par les mille détails de la défense nationale qui sollicitèrent son attention. Mais le problème de l'utilisation des ballons en temps de guerre ne fut pas abandonné; en Belgique, en Russie, en France surtout, bien des efforts individuels furent tentés, sans qu'aucune école, à vrai dire, ait été officiellement créée avant 1870. Les événements du siège de Paris, le rôle considérable joué par ces ballons qui s'en allaient au hasard, cherchant à profiter d'une brise favorable, devaient naturellement provoquer la reprise de travaux un peu délaissés. En Angleterre, on institua, à l'école du génie militaire de Chatham, une chaire d'aérostation; tout récemment, le major Elsdale, ingénieur royal et professeur à Chatham, adressait au ministre de la guerre un mémoire sur l'organisation d'une station d'expériences et d'études d'aérostation. Il ajoutait que les ballons captifs pourraient rendre les services les plus importants dans la guerre projetée pour la délivrance de Gordon, mais, disait le major Elsdale, la préparation du gaz nécessaire en gonflement des ballons présentera de sérieuses difficultés. Quel que soit, en effet, le procédé employé, il convient d'évaluer à dix tonnes le poids des substances nécessaires à la production de vingt mille pieds cubiques de gaz. Si, d'un autre côté, le transport du gaz comprimé dans des cylindres d'acier a certains avantages, le poids de ces cylindres est réellement excessif; il faut l'estimer à 300 grammes environ par pied cube de gaz.

Le major Elsdale n'est donc précoce que avant tout de faciliter la production du gaz; il a imaginé un appareil transportable dans lequel on produit l'hydrogène soit par l'action du fer sur la vapeur d'eau, soit par l'action de l'acide sulfurique sur le fer.

Pour les ballons captifs destinés aux signaux, mille pieds de gaz peuvent suffire et deux chameaux transporteront tout le matériel; mais s'il s'agit d'une campagne de longue durée et si le ballon doit servir, chaque jour, à des reconnaissances de terrain, on consommera 60,000 à 80,000 pieds cubes de gaz. Ajoutons que si le gaz faisait défaut, il serait encore temps de recourir aux simples montgolfières gonflées à l'aide de l'air chaud, mais dont l'emploi, surtout en temps de guerre, est toujours périlleux.

On conçoit sans peine de quelle utilité seraient les ballons, même captifs, dans une campagne analogue à celle que les Anglais vont entreprendre en Egypte. La contrée qu'ils traverseront est nue et ouverte; les bandes ennemies qu'ils chercheront se rassemblent et s'évanouissent, pour ainsi dire, avec une merveilleuse rapidité : c'est une guerre d'embûches et de surprises. Or, on possède aujourd'hui de si parfaits moyens de reproduction photographique à peu près instantanée que l'officier, du haut de son ballon, dressera la carte du pays au fur et à mesure qu'il l'apercevra; de plus, pour peu qu'il soit muni de bonnes lunettes, il inspectera minutieusement les alentours, et le résultat de ses investigations augmentera, dans des proportions inattendues, la sécurité de l'armée.

Somme toute, le travail du major Elsdale est fort intéressant; tout au plus peut-on objecter que les Anglais s'y prennent un peu tard pour créer une école d'aérostation. Le métier d'aéronaute ne s'apprend pas en un jour, et les ballons destinés au corps expéditionnaire de la Haute Egypte sont déjà embarqués; il est permis de penser que les officiers qui vont les diriger seront, au moins au début, gênés par leur inexpérience.

En allemagne, on vient seulement de fonder une école d'aérostation militaire; il est vrai que l'on ne saurait reprocher aux Allemands ainsi exclusivement compté sur les voies ferrées et sur les routes ordinaires pour établir leurs communications; depuis dix ans, l'état-major général a travaillé sans relâche à l'organisation des pigeonniers militaires; on a établi des stations de pigeons messagers à Berlin, à Cologne, à Strasbourg, dans toutes les places fortes et dans la plupart des villes importantes de l'empire. Quelques-uns de ces pigeonniers comptent jusqu'à six cents pigeons; chaque station est placée sous l'autorité directe du commandant de place, et administrée par un sous-officier du génie, assisté d'un télégraphiste et de deux soldats. On étudie avec le plus grand soin le vol de chaque pigeon.

Nous avons également éclairés par l'expérience de 1870, près quelques mesures dans ce sens. Un capitaine de l'infanterie territoriale a été autorisé à se rendre dans la plupart de nos villes pour jeter les bases d'une fédération nationale des sociétés colombophiles. Peut-être le ministère de la guerre compte-t-il trop sur l'initiative individuelle; il serait bon d'arrêter, des aujourd'hui, au moins les lignes d'ensemble de l'organisation des pigeonniers militaires.

Pour les ballons, au contraire, c'est la France qui tient le premier rang; c'est dans un atelier militaire qu'ont été pourvues, dès les expériences les plus décisives; ce sont enfin dans les eaux de la rivière de Meudon, d'où s'est élevé, le 9 août dernier, l'aérostat monté par MM. Renard et Krebs, n'a vu son existence officiellement reconnue que plusieurs années après sa création; il est dirigé par un officier du génie, et les hommes qui y travaillent, ouvriers en bois ou en fer, mécaniciens improvisés, sont tout simplement détachés du régiment du génie qui tient garnison à Versailles. Bien qu'il ne disposât que de ressources insuffisantes, M. Renard a longuement étudié les applications militaires de l'aérostation; grâce à ses travaux, nos corps d'armée pourraient être munis, très rapidement, de parcs de ballons. Sous le grand hangar de l'atelier du parc de Chalais, à côté du ballon elliptique dont l'apparition vient de provoquer de si nombreux commentaires, on aperçoit un autre ballon ordinaire, qui sert à de fréquentes ascensions et du haut duquel on étudie les procédés en usage pour la reproduction du terrain. On n'ignore pas l'importance que présente, en temps de guerre, la connaissance réellement exacte du pays où l'armée opère. Les cartes dont on fait usage en Europe sont généralement des réductions à très petite échelle, au quatre-vingt millième, par exemple, et, si elles sont suffisantes pour l'ensemble des opérations de la guerre, elles n'offrent qu'un maigre secours à un général, la veille ou le matin d'une bataille, quand il est urgent de connaître exactement les moindres accidents de terrain d'une étendue de plaine déterminée.

C'est ici que le ballon captif intervient; c'est à ce but que le destinaient les aéronautes de 1792 et ceux qui, en 1793, entreprirent, à Meudon même, des travaux d'une certaine importance. A ce point de vue, les recherches faites à Chalais ont complètement réussi; il suffit de connaître d'un décret et d'un crédit pour que l'aérostation militaire, confiée aux soins d'un personnel spécial, joue, dans la conscription et dans l'exécution des plans de campagne, un rôle aussi brillant que la télégraphie.

Mais ce rôle devrait être encore beaucoup plus étendu, dès qu'on l'on serait parvenu à diriger les ballons. Or, l'expérience du 9 août dernier est concluante; MM. Renard et Krebs ont démontré qu'il était possible de conduire dans l'air un ballon allongé. A proprement parler, la découverte de la navigation aérienne n'était plus à faire; les principes en étaient connus; les prédécesseurs de M. Renard avaient, tous, conçu le projet de conduire leur ballon à l'aide d'une hélice suspendue à la nacelle et d'une voile triangulaire qu'on déploierait pour effectuer les virements de bord; on se donne la peine de relever sinon pour attester que le brave amiral qui commande en ce moment les opérations dans les mers de Chine n'a fait que suivre et exécuter avec un talent auquel toute la France rend hommage les instructions qui lui ont été données.

Si le *Times* s'est sérieusement que le conflit qu'a soulevé la Chine cesse aussitôt, ce n'est pas à nous qu'il doit s'adresser.

Comme le major Elsdale, M. Renard, songeant avant tout à des applications militaires de sa découverte, a cherché à réduire le poids et les dimensions des appareils qu'il serait forcé d'embarquer pour faire un long trajet. Or, le ballon qui s'est élevé, le 9 août, au-dessus de Villebon, pesait, tout compris, 2 000 kilogrammes; les piles, l'appareil électrique figurent, dans ce poids total, pour 435,5 kilogrammes.

Cette proportion serait encore trop considérable, surtout s'il s'agissait d'une expédition lointaine comme celle du Soudan. Mais elle sera promptement réduite, à la suite des expériences ultérieures auxquelles on certainement doivent lieu la remarquable découverte de MM. Krebs et Renard. Ce n'est plus même qu'une question secondaire, puisque la partie essentielle de l'appareil moteur est la pile électrique, et que M. Renard en a inventé plusieurs dont le volume et le poids sont très faibles. C'est ainsi qu'il a pu, le 9 août, développer, pour la direction du ballon, une force de huit chevaux-vapeur, et que le poids total de matière employée pour la production d'un cheval-vapeur n'a pas dépassé dix-neuf kilogrammes.

Ajoutons enfin que ce n'est pas seulement en France que l'on a étudié la direction des ballons; en Russie, un officier du grand état-major fait construire en ce moment un ballon de dimensions énormes, qui doit être essayé avant la fin de l'année et que l'on dirige à l'aide d'une hélice et de deux ailes.

LOUISIANE.

Le Farmer, Covington, paroisse St Tammany, du 6 septembre :

M. J. E. Smith est revenu, jeudi soir, à Covington, après avoir parcouru les paroisses St. Tammany et Washington. Il annonce une belle récolte de maïs, qu'on ramasse en ce moment.—Le coton a beaucoup souffert de la sécheresse; on n'en fera qu'une demi récolte.—La canne présente un bel aspect, mais a besoin de pluie.

—La première balle de coton de cette année, faite dans notre paroisse, a été transportée ici, mardi dernier, par M. B. C. Williams. Elle a été nettoyée par M. Henry Dutsch, est de la qualité middling et pèse 447 livres. MM. J. E. Smith & Sons l'ont achetée à raison de 10 sous la livre.

—Les organisatrices de la foire qui a eu lieu, récemment, au Claiborne Cottage, au bénéfice de l'église catholique de Covington, étaient Mmes B. E. Castendyk, A. Pépin Jr., G. A. Blanchard, Viguerie, Vve A. Pépin, J. Giordana, Dwyer, Déléry, D. Deloroix. Le produit ($855 85) sera employé à peindre l'intérieur de l'église, avec le consentement du Père Aveilhé.

—Nous avons parcouru, dimanche, le vignoble (Live Oak Place Vineyard) que possède et dirige M. John T. Munsch, l'un de nos planteurs les plus entreprenants et les plus partisans du progrès. M. Munsch a des milliers de vignes des variétés Concord et Herbemont, qui semblent convenir le mieux à notre sol et à notre climat. Il nous a montré, dans sa cave, plusieurs barils de vin blanc et de vin rouge. Nous ignorions qu'il y eût autant de vignes dans notre paroisse, et, aujourd'hui, nous sommes pleinement convaincus que St-Tammany est la terre des vignerons. Ce qui lui manque, ce sont des hommes expérimentés qui ne craignent pas le travail.

—On demande des plans et des cahiers des charges pour la reconstruction du Courthouse (palais de justice.)

—La fondre est tombée, mardi, sur plusieurs arbres, le long de la ligne du téléphone, puis a brisé la boîte. Les avaries ont été réparées.

—Marié, le 24 août, à la résidence de James O. Hanly, par Alf. G. Tucker, juge de paix, B. T. Barman à Mlle Mary Florence Tarven, tous deux de cette paroisse.

Marié, le 2 septembre, à la résidence d'Henry Bennet, par Alf. G. Tucker, juge de paix, Thos C. Marshall à Mlle Rosa Davis, tous deux de cette paroisse.

—Les taxes de 1884 sont dues et, à dater du 31 décembre 1884, porteront un peu cent d'intérêt jusqu'au paiement.—W. B. Cook, shérif et ex-officio, percepteur.

—Décédée, au Bayou Lacombe, le 20 août, Mme Judy Lastinger, âgée de 80 ans et 2 mois.

Décédé, le 29 août, à la résidence de sa mère, sur la Rivière aux Perles, Joshua Evans.

Le Démocrat, paroisse Pointe Coupée, du 6 septembre :

Il y a beaucoup de maladies dans notre paroisse. Il est à espérer que le mois de septembre sera plus favorable à la santé publique que celui d'août.

—La pluie, que nous appellions de tous nos vœux, est enfin arrivée; elle fera probablement grandir bien du coton. Il est vrai que beaucoup de nos anciens planteurs prétendent qu'elle va engendrer les chenilles. Les autres ne partagent pas cette crainte; ils ont grande confiance dans le Vert de Paris. En cas de pluie, ils en feront immédiatement usage.

—L'oudée de jeudi dernier a été un véritable bienfait pour les moissons; elle a, en même temps, abattu la poussière des chemins laquelle avait, en certains endroits, quatre pouces d'épaisseur.

—On est en train de jalonner la digue de Waterloo, et les travaux vont commencer dans une dizaine de jours. Ceux qui sont en cours d'exécution, sur le Recours, avancent rapidement. Nous espérons pouvoir bientôt annoncer que toutes les levées sont reconstruites, toutes nos réparations achevées. Cela fait, nous n'aurons rien à envier aux autres paroisses même les plus prospères.

—Décédée, à sa résidence, paroisse Pointe Coupée, à l'âge de 67 ans, Mme Augustine Grémillon, veuve de feu Alex. Major. Elle avait de nombreux parents et amis, qui regrettent vivement sa perte.

L'Etoile d'Ibérie, paroisse Ibérie, du 6 septembre :

Nos renseignements à l'égard de la récolte de coton continuent d'être excellents; nulle part on n'a vu indice de chenilles et il est maintenant trop tard pour qu'elles puissent naître.

Dans notre région, sauf quelques légères ondées, le sec se maintient, et il est à craindre, s'il se prolonge, que nombre de jeunes grabots ne se dessèchent et tombent.

La canne souffre et nous croyons qu'elle rendra peu, à moins qu'un changement immédiat ne survienne.

Les moulins à coton fonctionnent tous, et bientôt des expéditions importantes pourront être faites.

Quant au maïs et aux récoltes secondaires, nous n'avons rien à ajouter à notre dernier bulletin, qui annonçait qu'elles sont satisfaisantes.

—Il est fortement question d'établir, sur le tuyau servant à remplir les réservoirs d'eau du chemin de fer, deux *plugs*, ou prises d'eau pour les pompes à incendie; M. Hegsett, l'énergique agent de la compagnie a fait revivre ce projet si utile, dont (on se le rappellera sans doute) nous avons parlé au débat, c'est-à-dire lorsque les ouvriers plaçaient le tuyau. Ces réservoirs sont fort grands, et en faisant fonctionner la pompe à vapeur qui les alimente, la partie supérieure de notre ville aura une protection devenue à peu près indispensable.

Le Réveil, St-Martinville, paroisse St-Martin, du 3 septembre :

L'influence des premiers vents qui nous arrivent des régions hyperboréennes, sur les plantes en général, est très prononcée. La terre a été refroidie à un tel point, que toute végétation semble être arrêtée; nous avons le commencement d'une sécheresse qui menace de se prolonger, et qui nuit déjà considérablement. Tous les deux ou trois jours, le ciel se couvre d'épais nuages qui, après s'être balancés au-dessus de nous pendant quelques moments, sont emportés par quelque colonne d'air dans une région un peu lointaine, pour y crever.

Sur l'habitation rizière de M. Moreson, la moisson promet d'être rémunératrice. Depuis la semaine dernière, la coupe des riz s'y poursuit avec beaucoup d'ardeur. Pour vivifier et ravigorer la canne et le maïs, il nous faudrait une bonne pluie, ou bien de fréquentes ondées, et cela tout de suite.

C'est une sécheresse qui se fait sentir dans tout l'Etat de la Louisiane : tous nos échanges en signalent les effets désastreux.

—Quel drôle de climat avons-nous! les changements subits des effets atmosphériques s'opèrent d'une façon telle, depuis une dizaine de jours, que de tous côtés l'on n'entend parler que de fièvres, dont la ténacité fait prendre un caractère alarmant à la maladie. Les journées torrides font parfois place aux vents du nord prématurés, dont nous sentons vivement déjà les effets dangereux. L'état sanitaire de notre paroisse en général s'aggrave tous les jours; aussi voit-on nos médecins se diriger sur différents points de la contrée environnant notre ville.

—Les eaux du Tèche sont arrivées à leur niveau le plus bas, et, conséquemment, pas de courant assez rapide pour enlever, emporter, le voile verdâtre et fangeux qui recouvre sa surface.

—Le paquebot "Danton" éprouve toujours de grandes difficultés pour le transport du fret de Pont Breaux et des habitants de la côte.

Le Times de New York :

Le fournisseur entreprenant de nouvelles chinoises à Londres ne souffle plus mot du massacre de toutes les troupes françaises au Tonquin. Il emploie aujourd'hui ce conte par une histoire d'après laquelle 3 armées chinoises comptant 65,000 hommes traient former leur jonction au Tonquin avec l'intention d'achever les Français qui auraient échappé au massacre dont il a fait le récit. Ce raconteur et tous ceux de même source doivent être considérés comme des plaisanteries. La force véritable des Chinois n'est pas militaire, car il a été très souvent démontré que leurs armées ne peuvent résister aux troupes européennes. On ne peut les attaquer dans l'intérieur parce qu'il est difficile et extrêmement coûteux de transporter d'Europe un nombre suffisant de troupes et que les difficultés s'augmentent encore de l'insalubrité du climat. Il vient d'être prouvé que leurs porte sont encore moins susceptibles de défense contre une flotte que ceux des Etats-Unis. L'assaillant peut s'emparer de leurs ports ou les bloquer, ravager leurs côtes et détruire leur commerce.

Lisez, démocrates, lisez.—Nous appelons l'attention sur l'offre libérale faite par cet excellent journal démocratique, THE NATIONAL DEMOCRAT, publié à Washington, D. C. On fera bien d'en profiter. Tous les bons démocrates sont appelés à aider à la circulation du journal susnommé, qui désire un correspondant ici. Voir l'annonce.

Le Mémorial Diplomatique du 23 août :

Nous croyons pouvoir dire qu'il s'organise, en ce moment, une sorte de résistance contre les procédés trop sommaires de la politique anglaise en matière de protectorat, et que si le drapeau britannique a été supplanté sur la côte occidentale de l'Afrique, c'est comme un avertissement indirect adressé à M. Gladstone d'avoir à ne pas conséquer trop brutalement les intérêts européens sur d'autres points du globe, en Egypte surtout.

Nous commettons, paraît-il une grosse erreur, toutes les fois que nous parlons du roi Makoko.

Makoko n'est pas un nom, mais un titre, on trouve des Makokos tout le long du fleuve; celui de M. de Brazza gouverne une grande étendue de terrain sur la rive droite du Congo.

Ce sont les chefs riverains qui ont droit à ce titre; Makoko, dans l'idiome du pays, veut dire; "Roi de la rivière."

B. TREMOULET,
Nos 7, rue à l'Ile de Rosette
Vins de Bordeaux des meilleurs crus, rouge de maisons de premier ordre.
Sherries de Duff, Gordon & Co, de Pedro Domecq, etc.
Porters de Sandeman & Co, Offley, Cramp & Forrester.
Champagnes de toutes marques en renom.
Vieux Whiskies, Cognacs, Rhums, Genièvres, etc.
Vins de Californie de toutes sortes.
Vin de St-Vincent véritable, etc, etc, etc.
AUX PLUS BAS PRIX.

Avis.

Le professeur D. DELCROIX, étant de retour à la Nlle-Orléans, prévient ses élèves ainsi que le public qu'il est prêt à reprendre ses leçons. On peut le voir le mardi, le jeudi et le samedi, de midi à mi et demi, chez L. GRUNEWALD, rue du Canal, No 127. Correspondance adressée à son domicile, Carrollton Avenue, entre les rues Fourth et Plum.
10 sept—5f

AVIS FINAL.

Taxes de Ville de 1884.

Bureau du Trésorier, Hotel de Ville, Nouvelle-Orléans, 10 septembre 1884.

Il ne reste plus que CINQ JOURS dans lesquels on paiera les taxes de ville sans frais additionnels.

A partir de MARDI PROCHAIN, 16 de ce mois, l'intérêt sera calculé à raison de 10 pour cent par an.

Respectueusement,
I. W. PATTON,
10 sept—au 15 Trésorier.

Avis de société.

Les soussignés se sont associés pour l'exercice du droit sous la raison sociale de White & Saunders. Bureau, 12 Commercial Place.
10 sept—6f R. D. WHITE, E. D. SAUNDERS.

Avis—Disparu depuis le 8 courant au matin, A. Jean Caballon, dit Jambe de Bois. Toute la information à son égard sera bien reçue au No 164 de la rue Orléans. 10sept—1f

COVINGTON,
Paroisse St Tammany, Louisiana.
CRYSTAL SPRING PRIVATE BOARDING-HOUSE,
Pension privée,
Tenue par
Mme F. GONTHIER.
Ouverte en août, pour les personnes aux quelles les bains d'eau minérale et le climat si salubre de Covington sont recommandés; en hiver, pour les chasseurs de la bécasse, de la bécassine, de la perdrix, du chevreuil, de la dinde, etc.
PRIX—$1.50 par jour; $40,00 par mois.
20 août—F

Agence d'Emigration Française
Le soussigné a ouvert à St Paul, Minnesota, une agence d'émigration française. Il sollicite les bienfaits de MM. les planteurs de la Louisiane qui auraient besoin d'ouvriers ou de fermiers. Ceux qui auraient des terres à vendre ont à obtenir quelque condition que ce soit, les prier de s'adresser à lui, en lui envoyant les renseignements nécessaires.
F. C. BOUCHER, Directeur,
104 E. Third street,
Pioneer Block, St-Paul, Minn.
19av

Toujours en vente!

LES OCCASIONS LES PLUS EXTRAORDINAIRES DES